

Villes et réseau urbain de Bolivie

par André FRANQUEVILLE*

Résumé - L'histoire du système urbain bolivien reflète étroitement celle de l'exploitation minière qui fit, jusqu'à ces dernières années, la réputation du pays. Au début du XVII^e siècle, Potosi était, grâce à ses célèbres mines d'argent, l'une des plus grandes villes du monde de l'époque ; elle déclina ensuite rapidement, rattrapée par Oruro, qui devint au cours du XVIII^e siècle le grand centre de production de l'étain. Au XIX^e siècle s'affirme la prééminence de La Paz devenue capitale, suivie de Cochabamba dont la place de seconde lui est ensuite ravie par Santa Cruz, en plein essor aujourd'hui. La colonisation agricole de l'Orient remplace à présent l'exploitation minière dans sa fonction urbanisante.

Avec plus d'un million d'habitants sur les six et demi que compte la Bolivie, La Paz demeure cependant la plus grande ville du pays. Le site étroit sur lequel elle est née, celui de la vallée du rio Chukiyapu à 3 600 m d'altitude, ne pouvait pourtant suffire longtemps à l'accueil d'une population dont le taux de croissance annuel se situe actuellement entre 4 et 5 %. Une fois occupés les flancs raides de la vallée, le développement de La Paz consiste en un double mouvement de descente vers la zone sud et de remontée vers l'amont, d'abord vers la bordure de l'Altiplano, puis sur l'Altiplano lui-même où El Alto, à 4 000 m d'altitude, constitue aujourd'hui, avec ses quelques 600 000 habitants, un dédoublement de la ville originelle.

Resumen - *Ciudades y red urbana de Bolivia*. La historia del sistema urbano boliviano está estrechamente ligada a la explotación minera que, hasta hace algunos años, caracterizó al país. Al inicio del siglo XVII, Potosi era, gracias a sus celebres minas de plata, una de las más grandes ciudades del mundo, pero su reputación declina y, en el curso del siglo XVIII, es Oruro que se convierte en un gran centro de producción de estaño. En el siglo XIX se afirma la preeminencia de La Paz, convertida en capital de la República, seguida de Cochabamba cuyo segundo lugar en importancia es arrebatado rápidamente por Santa Cruz, hoy en día en auge, pues la colonización agrícola del Oriente, actualmente reemplaza la explotación minera en su función urbanizante.

Con más de un millón de habitantes, de los seis y medio millones que tiene Bolivia, La Paz sigue siendo la ciudad más grande del país. El emplazamiento estrecho

* Géographe ORSTOM.

Cahiers d'Outre-Mer, 43 (171) juillet-septembre 1990.

sobre el cual esta ciudad se fundó (valle del Río Chukiyapu a 3 600 metros de altitud), no podía por mucho tiempo bastar para albergar a una población cuya tasa de crecimiento anual es de 4-5%. Así, una vez ocupadas las pendientes del valle, el desarrollo de La Paz presenta un doble movimiento : de descenso hacia la zona sud de la ciudad y de ascenso río arriba, hacia el borde del Altiplano y sobre él mismo (a 4 000 metros de altura), donde se sitúa la ciudad de El Alto que tiene aproximadamente 600 000 habitantes y constituye un desdoblamiento de la ciudad de origen.

Summary - Towns and Urban Network in Bolivia. The history of the Bolivian urban system is closely related to the mining exploitation which gave the country its reputation until the latter years. At the beginning of the 17th century, the city of Potosi was known as one of the largest in the world on account of its famous silver mines. It then declined rapidly and was overtaken by Oruro which, in the 18th century, became the largest centre of tin production. In the 19th century, the town of La Paz asserted its preeminence, followed by Cochabamba whose second place was subsequently taken away from it by Santa Cruz, today in full expansion. At present, the agricultural colonization of the Oriente has replaced the traditional mining exploitation in its urbanizing function. With more than a million inhabitants of the six and a half that live in Bolivia, La Paz still remains the largest city of the country. The narrow site on which it was founded, the Chukiyapu River Valley, standing at an altitude of 3,600 meters above sea level, can't cope much longer with a population increase whose annual growth rate is, at the moment, between four to five per cent. Therefore, once the steep valley slopes are occupied, the development of La Paz must stretch out in two directions : down the Chukiyapu River on the southern side of the city and up-river on the other side, first to the edges of the Altiplano, and then on the Altiplano itself where the city of El Alto, standing at an altitude of 4,000 meters above sea level and with a population of 600,000 inhabitants, today constitutes an extension of the original city.

Mots-clés - Bolivie ; villes ; réseau urbain ; croissance urbaine ; urbanisme.

Evoquer la Bolivie, c'est évoquer le souvenir d'une richesse minière aujourd'hui épuisée (argent de Potosi, étain d'Oruro), pillée au profit des puissances européennes au cours de quatre siècles d'exploitation sans limite. C'est aussi évoquer une réalité contemporaine où se mêlent production et trafic de la cocaïne, coups d'Etat et dictatures à répétition, et surtout une pauvreté générale et persistante qui classe le pays parmi les plus déprimés du continent américain, au même rang que la République de Haïti dont la situation de misère est mieux connue du public français.

I - Le réseau urbain de la Bolivie (fig. 1)

Depuis la conquête espagnole jusqu'à ces toutes dernières années, le développement et l'organisation du système urbain en Bolivie, sont demeurés

sous l'étroite dépendance de l'économie minière, monoactivité d'exportation dont les hauts et les bas décidaient de la fortune des villes et du pays.

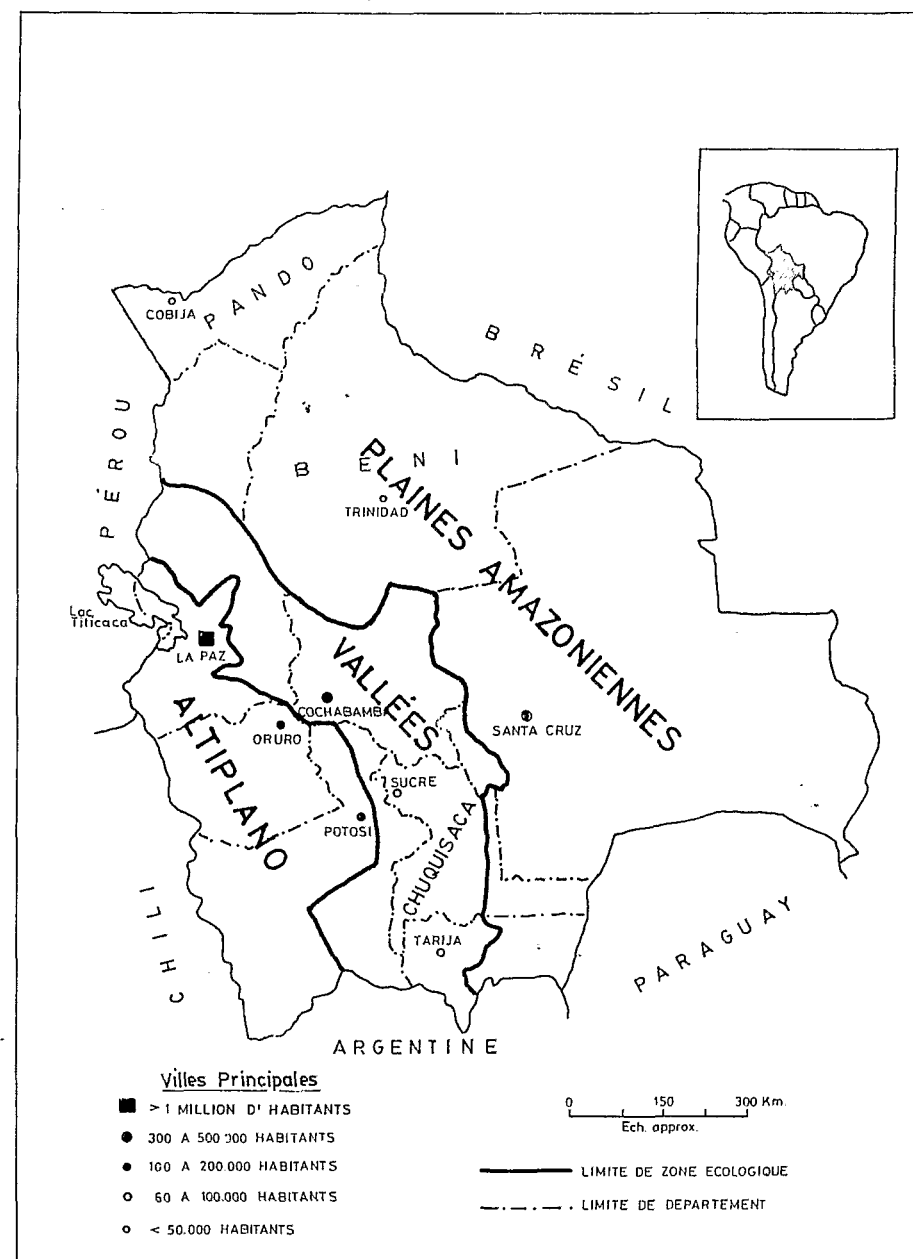


Fig. 1 - Villes et régions de la Bolivie

La première grande ville de cette partie de la colonie espagnole qui deviendra, en 1825, la Bolivie, fut la fameuse ville de *Potosi* ville-champignon de l'époque dont la croissance fulgurante commence dès 1545, avec la découverte, à 4 800 m d'altitude, des filons d'argent à très haute teneur du Cerro Rico (phot. 1), qui permirent aux Habsbourg de mener leurs guerres et au capitalisme européen de fonder ses bases financières. La ville, officiellement créée en 1546, et à laquelle sera décerné le titre de Ville Impériale, se développe aussitôt rapidement, malgré l'altitude (4 050 m), au pied de ce cône argentifère aujourd'hui percé de plus de 5 000 entrées de galeries de mines.

Un an après sa fondation, elle compte déjà 14 000 habitants, en 1611, 150 000, et 160 000 au milieu du XVII^e siècle (fig.2). Elle est alors l'une des plus grandes villes, sinon la plus grande ville, du monde occidental de l'époque. Et pourtant le déclin va suivre de très près cet apogée, dès que le rendement des mines d'argent, littéralement pillées, commence à baisser, à partir de la seconde moitié du XVII^e siècle. Bien que ce soit alors la grande période de construction des nombreuses oeuvres d'art que l'on admire encore aujourd'hui, la population n'est plus que de 70 000 habitants au début du XVIII^e siècle, soit moitié moins qu'un siècle plus tôt. En 1719, 22 000 personnes périssent dans une épidémie de typhus, et à la fin du siècle, en 1780, la ville ne compte plus que 24 000 habitants. Le grand cycle de l'argent est désormais passé, sans que rien vienne prendre le relais ; la ville va désormais croître lentement, au rythme de sa croissance naturelle. Au dernier recensement, celui de 1976, la population était de 77 000 habitants, la même qu'au début de XVIII^e siècle, ce qui la classe au 5^e rang des villes boliviennes, après La Paz, Santa Cruz, Cochabamba et Oruro.

Bien qu'aujourd'hui réduite, l'activité minière demeure cependant la principale source de revenus des Potosinos. L'exploitation du minerai (un peu d'argent, mais surtout de l'étain, du zinc, du cuivre, etc...) se fait dans des conditions qui, sans être encore celles, réellement effroyables, de la Colonie, demeurent pourtant très primitives, spécialement dans les mines privées : absence d'aération des galeries, absence de soutènement, minerai extrait au pic et évacué à dos d'homme, galeries si étroites que l'on utilise les enfants pour y travailler. La ville de Potosi garde, en Bolivie, sa réputation d'être celle de l'éternelle jeunesse, parce que l'espérance de vie n'y est que de 47 ans, et que seul 8,5 % de ses habitants ont plus de 55 ans.

Oruro, aujourd'hui surtout connue pour son Carnaval, est apparue dans l'histoire de la Bolivie un peu plus tardivement que Potosi, avec la découverte de gisements d'argent au nord du lac Uru-Uru en 1555. Elle reçut son statut de ville en 1606, ce qui lui permettait de recruter librement les *mitayos*, véritables esclaves pour le travail des mines. Deux ans plus tard, elle compte 20 000 habitants et devient, après Potosi, la deuxième ville de l'Audience de Charcas. A la fin du XVII^e siècle, elle a autant d'habitants que Potosi alors en plein déclin.

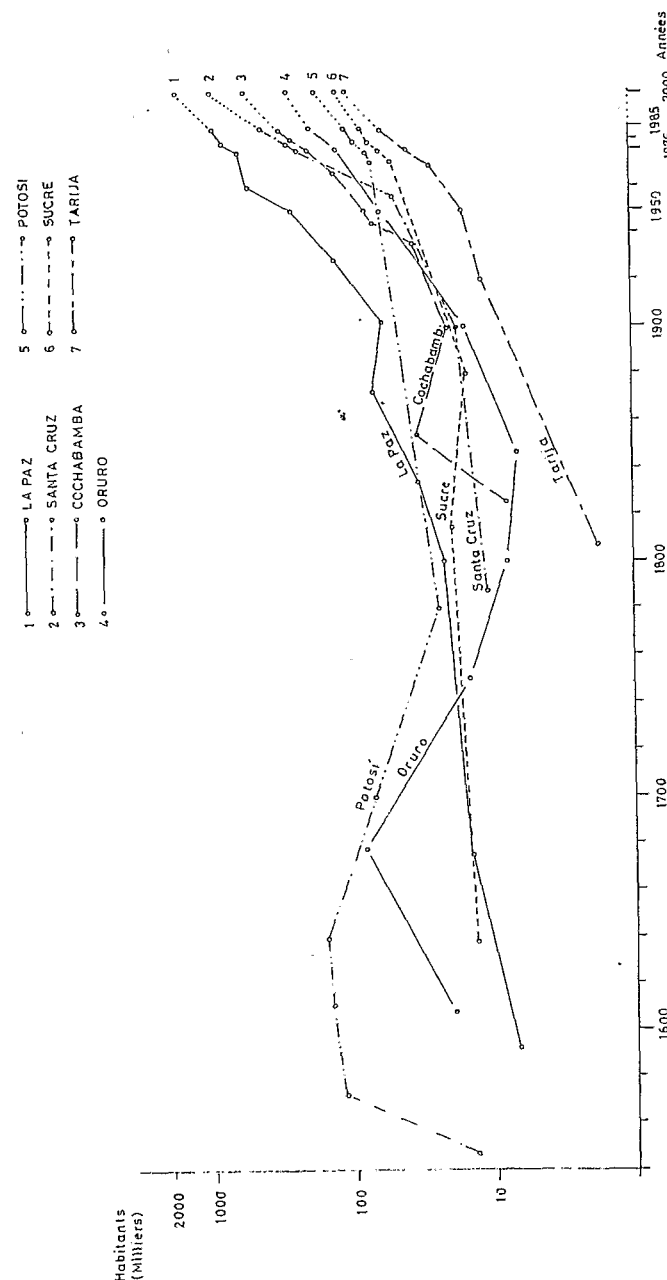


Fig. 2 - Evolution démographique des principales villes de Bolivie.

mais ne parviendra pas à la dépasser. Cette ville de l'Altiplano manquait en effet d'eau pour traiter le minerai de la région, à la différence de Potosi où avait été créé à cet effet un savant système de lagunes. Pour cette raison, les installations de traitement se trouvaient dispersées, ce qui empêcha la formation d'un véritable centre industriel. La ville ne progresse donc pas réellement, et perd des habitants au profit des centres miniers voisins. Elle ne comptait que 15 000 habitants en 1750 et 8 000 au début de XIX^e siècle, ce qui la classait alors au 6^e rang du réseau urbain.

Au début du XX^e siècle, deux facteurs contribuent au renouveau marqué que va connaître Oruro : la construction de la voie ferrée reliant la Bolivie avec le Chili (Oruro-Antofagasta) en 1892, qui va donner à la ville un rôle de carrefour ferroviaire, et l'augmentation subite des besoins en étain liés à la Première Guerre mondiale. Oruro devient alors le centre de traitement minier le plus important du pays, avec la fonderie de Vinto, et c'est l'époque des fameux barons de l'étain : Patiño, Aramayo, Hirschfeld, qui n'avaient rien à envier aux magnats du pétrole. Elle se hisse alors au 3^e rang des villes boliviennes, avec 63 000 habitants en 1950, et le recensement de 1976 la trouve encore au 4^e rang avec 124 000 habitants.

Pendant que ces deux villes minières, Potosi et Oruro, traversaient du XVI^e au XVIII^e siècles, leurs phases de rapide expansion puis de déclin non moins brutal (fig. 2), les autres villes du pays : Sucre, La Paz et Cochabamba croissaient de façon quasi parallèle, selon des rythmes beaucoup plus lents, mais beaucoup plus réguliers. Jusque vers le début de XIX^e siècle, elles devaient faire figure de petites villes de province, bien tranquilles par rapport aux précédentes.

Malgré son titre de capitale du pays, tout formel et plutôt symbole historique parce qu'elle fut le lieu de proclamation de l'Indépendance en 1825, Sucre, la ville blanche à l'architecture typiquement coloniale, n'a jamais connu une expansion réelle. Elle fut plutôt, grâce à son climat agréable à 2 800 m d'altitude, le lieu de résidence préféré des riches entrepreneurs miniers de Potosi, ainsi qu'un centre administratif et religieux. Son université, fondée en 1624, est l'une des plus anciennes d'Amérique du Sud, et aujourd'hui encore la ville ne doit son animation qu'aux étudiants de ses nombreux établissements d'enseignement, mais compte moins de 100 000 habitants.

Ce n'est qu'au tournant du siècle, à partir de 1800, que La Paz commence à se détacher du lot des autres villes qui, toutes, comptaient autour de 20 000 habitants : elle amorçe alors une croissance démographique qui ne se démentira plus. En 1899, elle devient le siège du Gouvernement, ce qui lui vaut la construction de nombreux édifices publics ; mais ce rôle de capitale ne faisait en réalité que ratifier une importance que lui avait déjà donnée le développement de l'exploitation des gisements d'étain dispersés sur l'Altiplano. En 1900, elle compte quelque 50 000 habitants, 20 ans plus tard,

plus du double, en 1950, 267 000, au dernier recensement, 650 000, et on estime aujourd'hui sa population à 1 200 000, avec sa ville jumelle de *El Alto*. Nous verrons plus loin les problèmes que pose cette croissance démographique sur un site qui n'était visiblement pas fait pour abriter une ville de cette importance. La population pacénienne exerce essentiellement, et à parts égales, trois grands types d'activité : les emplois de bureau, le commerce et l'artisanat sous toutes leurs formes.

Dans l'apparition du système urbain contemporain, La Paz fut en quelque sorte la tête de pont de ce qu'on appelle aujourd'hui l'axe d'urbanisation de la Bolivie, axe constitué par les trois villes maîtresses : La Paz, Cochabamba et Santa Cruz. Alignées d'ouest en est, elles constituent véritablement l'épine dorsale autour de laquelle s'organise aujourd'hui l'activité du pays, tandis qu'au siècle dernier cet axe était celui de La Paz, Oruro et Potosi¹.

Ville des Vallées, à 2 500 m d'altitude, Cochabamba était encore, il y a 20 ans, la deuxième ville de Bolivie, appréciée pour son climat tempéré (photo 2). Fondée au XVI^e siècle, elle ne fut d'abord qu'un petit bourg rural surtout chargé, comme tant d'autres, de défendre la bordure orientale de l'Audience de Charcas contre les Indiens Chiriguano, jusqu'au moment où, en 1741, on découvrit des gisements d'or dans les environs. Bolívar pensait faire de cette ville la capitale du pays, sans doute à cause de sa position centrale. Dans la première moitié du XIX^e siècle, le nombre de ses habitants croît rapidement, de 8 000 à 35 000, puis accuse une diminution sans doute liée à la guerre du Pacifique, mais aussi à une famine et à une épidémie de peste. Au début du XX^e siècle, elle prend le 2^e rang parmi les villes boliviennes. A l'origine de cette prospérité se place la création de nombreuses industries généralement dérivées de l'agriculture et de l'élevage pour lesquels la région est particulièrement réputée. En 1967, elle compte 137 000 habitants, en 1976, 205 000, mais elle a alors perdu sa place de deuxième au profit de Santa Cruz. Une bonne part de son activité est due aujourd'hui au trafic de la cocaïne dont la matière première est en grande partie cultivée dans le Chaparé tout proche.

Santa Cruz de la Sierra est en effet la ville-champignon du XX^e siècle en Bolivie. Entre 1950 et 1976, elle passe de 42 700 à 257 000 habitants, soit un taux d'accroissement annuel, très élevé pour le pays, de 7,2 %. Après avoir été la base de départ des expéditions de conquête de l'Orient, la ville avait vécu au rythme des différents cycles qui marquèrent l'exploitation des ressources amazoniennes : celui du quinquina aux environs de 1850, celui du caoutchouc

1. Ce dernier axe d'urbanisation s'était substitué, à l'époque républicaine, à celui de la colonie espagnole centrée sur Potosi, Sucre et Tucuman (Argentine), tandis que l'activité économique précolombienne était orientée selon l'axe du Lac Titicaca et de l'Altiplano.

naturel autour de 1900, enfin l'exploitation et le commerce des cuirs et des peaux jusque vers 1930. La guerre du Chaco (1932-1935), bien que désastreuse pour la Bolivie, fut profitable à Santa Cruz en ce sens que la ville servit de base de ravitaillement des troupes, ce qui obligea à améliorer les chemins de la région, de même qu'elle fut à l'origine du développement de la production régionale du riz.

Mais le grand essor économique et démographique de Santa Cruz commence dans les années 50, grâce à une succession d'événements qui lui furent favorables. Ce fut d'abord la Révolution nationale de 1952 et la Réforme Agraire de 1953 qui permirent aux paysans, libérés de leurs obligations féodales envers les *hacendados*, d'émigrer vers les zones de colonisation agricole de l'Orient. Dans ce mouvement de colonisation spontanée, l'ouverture, en 1954, de la route Cochabamba-Santa Cruz fut également pour beaucoup. Ce fut aussi l'effet de la politique agricole du gouvernement issu de la Révolution, dont l'un des objectifs était de rendre au pays son auto-suffisance alimentaire. Dans ce but, furent fortement encouragées, pendant la décennie 1958-1969, les cultures de riz et de canne à sucre du département de Santa Cruz. Ce fut encore, au cours de la décennie suivante, la volonté gouvernementale de développer les cultures d'exportation, celle du sucre, puis celle du coton pour lesquelles l'Orient offrait ses plaines encore inoccupées. Au cours de la même période, la découverte et l'exploitation du pétrole et du gaz naturel contribuèrent à faire de Santa Cruz la ville la plus riche de Bolivie. Ajoutons-y, depuis 10 ans, les revenus tirés de la fabrication illicite de la cocaïne, que l'on considère pudiquement en Bolivie comme l'une des branches de l'économie informelle. De ses origines coloniales, Santa Cruz a gardé un étonnant plan en damier que la platitude du relief permet d'étendre indéfiniment, doublé d'un système d'anneaux concentriques qui permettent de débloquer la circulation.

C'est donc en fonction de l'économie générale du pays que s'est formé et qu'a évolué le réseau urbain de Bolivie. D'abord postes militaires ou bases de pénétration de l'arrière-pays, les villes ont grandi ou déperî à la fois sous l'effet des aléas de l'exploitation minière, et selon les fonctions administratives qui leur étaient dévolues par le pouvoir central. Depuis 30 ans s'affirme la prééminence de trois d'entre elles : La Paz, Santa Cruz et Cochabamba, dont la croissance n'a désormais plus rien à voir avec l'économie minière, surtout depuis l'effondrement des cours internationaux de l'étain en 1985. La capitale de l'Orient, Santa Cruz, tient désormais la deuxième place dans ce réseau et croît depuis 1980 à un rythme annuel de plus de 5 % (5,31), plus rapidement que La Paz (4 %) et Cochabamba (3,96 %). On parle aujourd'hui en Bolivie d'une «*crucificación*» de l'économie nationale, parallèle à sa «*despacificación*». Pourtant, La Paz demeure, depuis le début du XIXe siècle, la ville la plus peuplée du pays, et dépasse aujourd'hui, avec El Alto, le million d'habitants, sur les six que compte la Bolivie.

II - La Paz : la ville et ses problèmes (fig.3)

1 - Un site magnifique, mais impossible.

Si les Espagnols choisirent, en 1549, de créer une ville-relais qu'ils ont appelée *Nuestra Señora de La Paz*, à mi-chemin entre Potosi et Cuzco, dans cette vallée en forme de cuvette du Rio Chukiyapu, et non, comme ils l'avaient d'abord tenté, à Laja, à une quarantaine de kilomètres plus au nord, ce fut bien évidemment pour des raisons climatiques. A 3 600 mètres, soit à 400 mètres en contrebas du niveau de l'Altiplano, la ville se trouvait ainsi abritée des vents froids qui soufflent sur les Hauts Plateaux, au risque d'être quelque peu décentrée par rapport à l'axe des communications qui se situe sur les hauteurs. Le spectacle de cette ville blottie dans sa «*cuenca*» et dominée par l'Illimani qui culmine à plus de 6 000 mètres, est certes grandiose (photo 3). Pourtant La Paz souffre d'être dans cette sorte de cul-de-sac où il faut descendre pour atteindre le centre-ville, et dont il faut sortir pour rejoindre le réseau de voies de communications. Si, pour les voies routières, le problème a été résolu, en 1978, par une autoroute d'une douzaine de kilomètres qui franchit la falaise, il l'a été beaucoup moins bien pour la voie ferrée ; les convois escaladent péniblement cette rampe pour atteindre, 30 km plus à l'ouest, le carrefour ferroviaire de Viacha.

Mais plus encore qu'à un problème de relations avec l'extérieur, la ville de La Paz se heurte aujourd'hui, et de plus en plus, à de graves difficultés de circulation interne dues à ce site particulièrement inconfortable pour un développement urbain moderne. Jusqu'à la fin du XVIIIe siècle, la zone urbanisée n'avait pas dépassé le fond de la cuvette, à pente transversale relativement faible, où coulait le Rio Chukiyapu. Elle forme à présent le centre historique, administratif et commercial de la capitale : Place Murillo, sur la rive gauche, au milieu d'un dispositif de rues en échiquier typique de la colonisation espagnole et où voisinent la cathédrale et les organes du Gouvernement ; axe central du Prado sous lequel a disparu le Rio ; et, sur la rive droite, la zone résidentielle et commerciale primitive, entre les paroisses de San Pedro et de San Francisco.

Le problème commence véritablement avec la croissance démographique de la ville à partir du début du XIXe siècle. Les immigrants commencent alors à installer leurs maisons d'adobe de plus en plus haut sur les flancs latéraux de la vallée centrale, dont la pente se fait plus abrupte à mesure que l'on monte (photo 4). Ce sont des terrains extrêmement instables, où chaque année, la saison des pluies apporte son lot de faits divers, d'éboulements et de maisons emportées par les écoulements de boue. Ces versants sont en effet constitués de sédiments argilo-sableux du Tertiaire, généralement surmontés d'une couche de pierres et de cailloutis, sapée à sa base lors des violentes pluies de l'été

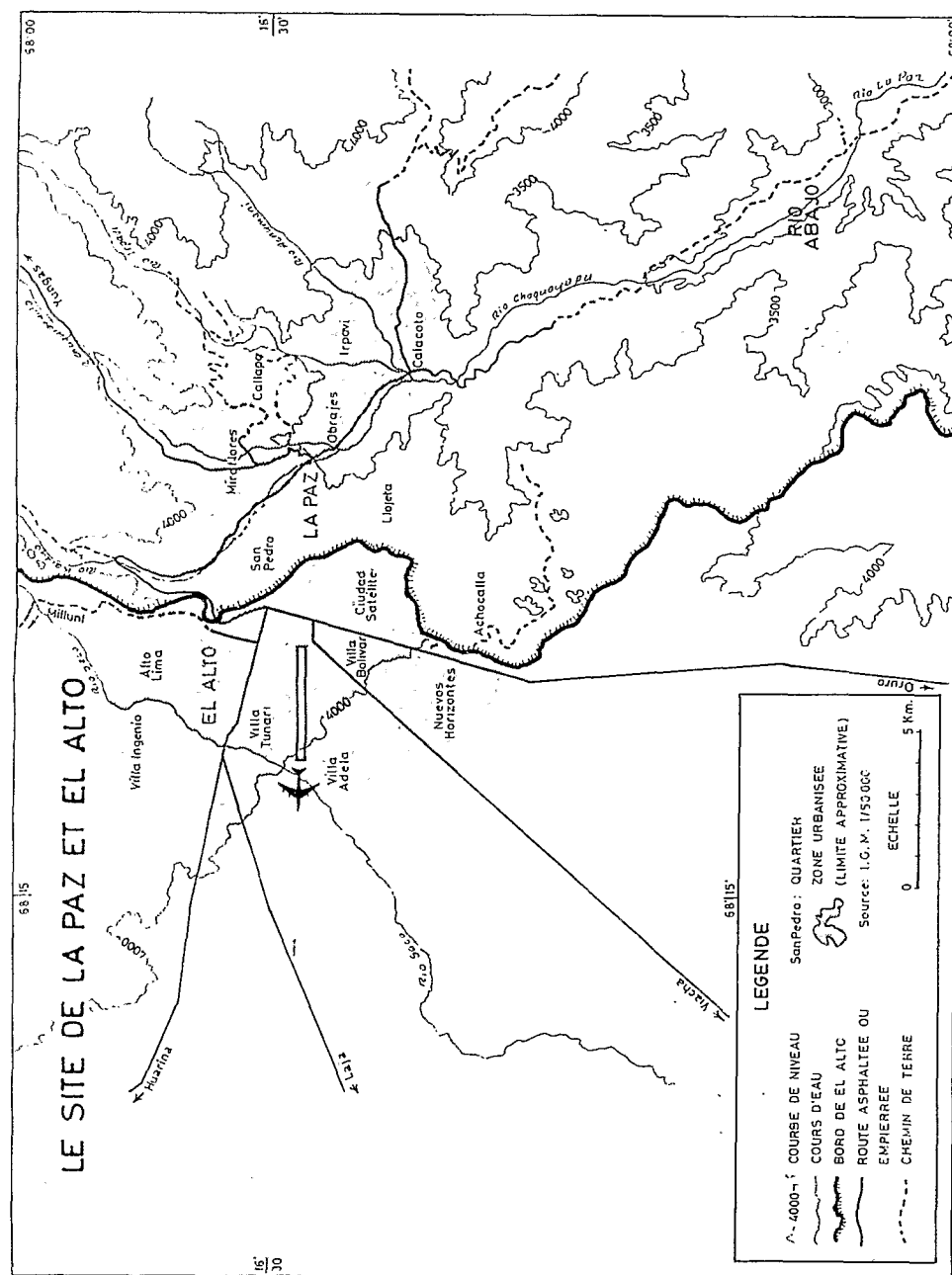


Fig. 3 - Le site de La Paz et El Alto
Source : I.G.M. 1/50 000.

austral. Il va sans dire qu'ils sont occupés par les habitants les plus pauvres de la ville ; c'est la ceinture des *villas*, terme qui désigne ici les zones périphériques entourant le site primitif de la ville.

Parallèlement à cette extension des quartiers populaires, la zone résidentielle des classes aisées s'est déplacée, et cela en plusieurs étapes. Fixée à l'origine sur la rive droite du Chukiyapu, dans les quartiers de San Pedro et de Sopocachi, la bourgeoisie pacénienne aisée a ensuite construit ses villas, vers les années 1940-1950, dans la zone de Miraflores, où l'on venait jusqu'alors passer le dimanche à la campagne. Cette zone se trouvant rapidement saturée, il fallut alors chercher, plus bas et plus loin du centre, des terrains à construire : à partir de 1955, la ville descend d'un étage, et, passant un gradin de 200 m, s'étend dans l'étroite vallée d'Obrajes à 3 400 m, toujours en suivant le lit du rio Chukiyapu. Une fois atteint le confluent des rios Irpavi et Achumani, à 3 200 m, aujourd'hui point le plus bas de la ville, cette urbanisation générée par les classes aisées remonte depuis une dizaine d'années le cours des affluents (quartiers de Calacoto, Achumani, Los Pinos, La Florida ... et aujourd'hui Aranjuez vers le Rio Abajo). Elle met à profit le climat nettement plus chaud de cette zone sud, rejoint et submerge les villages d'agriculteurs et d'éleveurs qui contribuaient au ravitaillement de la ville.

Cette extension urbaine vers le bas et vers le sud laisse en réalité peu d'espace aux habitants des classes populaires, pourtant les plus nombreux. Ils ne peuvent, en effet, avoir accès à ces zones basses aisément constructibles, mais trop chères. Ils installent donc leurs maisons de terre sur les versants escarpés, mais ceux-ci sont déjà saturés ou rendus inconstructibles par la pente ; ou bien ils vont grossir les villages suburbains originels, mais que les constructions urbaines viennent aussi coloniser peu à peu. Reste donc une seule solution à leur portée : sortir de la cuvette par l'amont et s'installer sur El Alto de La Paz.

El Alto de La Paz est le dédoublement de La Paz, aujourd'hui sa ville jumelle en quelque sorte, dont la croissance se poursuit à présent sur l'Altiplano, à 4 000 mètres d'altitude, à partir du bord de la falaise (la *Ceja*) limitant la vallée du rio Chukiyapu. Les premières constructions apparaissent vers 1950 (Villa Dolorés, Villa 16 de Julio), à proximité de la *Ceja* et de l'aéroport. Le peuplement résulte d'abord d'une émigration urbaine des habitants des quartiers marginaux de La Paz, El Alto fonctionnant au début comme une soupape de sûreté soulageant la capitale de sa trop forte pression démographique. Le nombre d'habitants passe de 48 000 en 1950 à 191 000 en 1976. Mais à mesure que s'étend l'occupation de l'espace, surtout à partir de 1960, le système de peuplement évolue ; aujourd'hui, s'il existe encore des opérations de lotissement (dits *urbanizaciones*) qui visent à décongestionner La Paz, il semble bien que la majorité des immigrants proviennent directement

de la campagne et essentiellement des provinces les plus peuplées du nord de l'Altiplano qui bordent le lac Titicaca. El Alto, officiellement ville séparée de La Paz depuis 1988, s'est étendue au nord et au sud de l'aéroport, lequel se trouve à présent quasi enclavé. La partie nord est la plus pauvre, la moins bien équipée à tous points de vue, celle des immigrés les plus récents, tandis que la partie sud est plutôt la résidence de classes moyennes. La population de El Alto est actuellement estimée à 500 ou 600 000 habitants, soit à peine moins que La Paz proprement dite et 4 à 5 fois plus qu'au recensement de 1976. On peut désormais la considérer comme la quatrième ville du pays, après La Paz, Santa Cruz et Cochabamba.

2 - Des problèmes de circulation non résolus

Si la capitale bolivienne est donc bien en cours de dédoublement parce que sa population se partage désormais entre La Paz et El Alto, elle continue cependant d'être une ville unique en ce sens que le centre de La Paz, au fond de la vallée primitive, concentre toujours la plus grande partie des activités. C'est toujours là que sont situés tous les rouages de l'administration nationale, c'est toujours là que des milliers d'employés doivent se rendre deux fois par jour, là, se trouvent la majorité des magasins et maisons de commerce, de même que plusieurs des plus importants marchés de la ville. C'est encore là que les milliers d'élèves viennent chaque jour fréquenter leur école ou leur collège. Les industries installées sur El Alto n'offrent guère plus de 11 000 emplois. C'est dire que, pour une majorité de la population, le centre-ville demeure un lieu où l'on ne peut éviter de se rendre quotidiennement.

Un premier problème de circulation est celui de la liaison entre La Paz et El Alto, séparés par une dénivellation de 4 à 500 mètres. On estime que plus de 80 000 personnes descendent chaque jour de El Alto. Celles qui se rendent dans les quartiers populeux de la zone Buenos Aires empruntent l'ancienne route de El Alto, celles qui vont dans le centre-ville empruntent l'autoroute. Ces deux seules liaisons sont nettement insuffisantes : l'ancienne route, étroite et fort sinueuse, est surchargée, tandis que l'autoroute, au contraire, est plutôt sous-utilisée faute de transports en commun en nombre suffisant ; les cars de grande capacité sont trop peu nombreux, et la plupart ne circulent pas faute de pièces de rechange. On reste impressionné par la longueur des files de personnes qui, dans le centre-ville, attendent chaque soir un moyen de transport pour rentrer sur l'Alto. Voici déjà plusieurs années furent proposées, sans qu'aucune décision soit encore prise, des solutions du type funiculaire ou téléphérique unissant les deux villes, chaque échéance électorale ramenant le sujet à l'ordre du jour. On peut cependant penser que, dans l'immédiat, une meilleure utilisation de l'autoroute contribuerait déjà à améliorer la situation. Une liaison directe entre Obrajes et El Alto (Ciudad Satélite) par Llojeta est en cours de

construction : son effet attendu d'allègement de la zone urbaine centrale ne semble pas certain.

Un second problème de circulation (sans parler de la situation désastreuse de la voirie sur El Alto) est celui du trafic interne à la ville de La Paz. La Bolivie est, paraît-il, le pays d'Amérique du Sud qui compte aujourd'hui le plus de voitures par habitant, et plus du tiers de ces véhicules sont à La Paz. La disposition du relief fait qu'il n'existe que deux axes de circulation longitudinaux qui permettent réellement l'accès au centre-ville ou son dégagement, l'un par la vallée du Chukiyapu (l'axe du Prado), l'autre par la zone de Miraflores. Mais tous deux se rejoignent vers le bas, à Obrajes, sur une seule route très encombrée qui mène aux quartiers aisés de Calacoto et Achumani où chaque ménage compte souvent plusieurs voitures ; une avenue dite « Costanera » est en construction pour doubler celle d'Obrajes. Une troisième voie, l'avenue Kantutani, vient d'être ouverte après 10 ans de travaux, à partir de Sopocachi, mais débouche également sur ce même axe d'Obrajes et n'a guère contribué à améliorer la circulation du centre-ville. On constate donc que les améliorations actuelles visent surtout à faciliter la circulation entre le centre et les quartiers riches du sud.

Dans le sens transversal, une fois quitté le fond de la vallée, les rues pacéniennes accusent très vite des pentes impressionnantes où les véhicules s'essoufflent ou patinent dangereusement en saison des pluies (la plupart des rues sont simplement empierrées et donc très glissantes tant pour les voitures que pour les piétons). Nombre de ces rues se terminent d'ailleurs par un escalier. On peut donc imaginer la façon dont, aux heures de pointe, quatre fois par jour, tout le centre de La Paz se trouve parfaitement congestionné, surtout quand s'y ajoute l'une ou l'autre des nombreuses manifestations revendicatives dont la capitale est fréquemment le lieu.

Ici encore, l'une des solutions proposées serait l'installation de plusieurs téléphériques qui uniraient le centre-ville aux versants de la vallée centrale. Elle ne contribuerait cependant à améliorer que l'un des deux aspects du problème, celui de la circulation transversale. On peut cependant penser que, là aussi, quelques modifications de bon sens pourraient déjà rendre la situation beaucoup moins difficile. Ce pourrait être un aménagement des horaires de travail de façon à réduire l'affluence des heures de pointe. Ce pourrait être aussi une volonté réelle de réduire l'anarchie actuelle de la circulation automobile, et en particulier celle que créent impunément les transports en commun. Par tradition, et sous le prétexte d'être totalement au service du client, les différentes véhicules de transport en commun - taxis, « *trufis* » (taxis à itinéraire fixe - *Taxis de Ruta Fija*), micro-bus et mini-bus qui sillonnent la ville - s'arrêtent à la demande pour prendre ou débarquer leurs passagers, de façon générale aux carrefours, parfois même au milieu de la chaussée. Il n'y a pratiquement pas d'arrêts fixes ni de stations règlementées pour les transports,

et les quelques-unes qui existent ne sont pas respectées. On imagine les arrêts incessants qu'imposent à la circulation générale ces véhicules collectifs, et la quasi-paralysie qui en résulte sur la voie de droite de la chaussée. Un autre facteur de l'anarchie pacénienne est la totale inexistence de tout parc de stationnement automobile (seuls quelques petits terrains privés sont utilisés à cet effet), de sorte que les voitures à l'arrêt encombrant toutes les artères. Bien qu'il n'y ait guère de panneaux interdisant ce stationnement, l'ensemble de la circulation automobile paraissant d'ailleurs régie par la tradition orale, celui-ci est cependant réprimé par la police qui trouve là une intéressante source de revenus complémentaires.

3 - Une ségrégation de fait

Le mode de croissance spatiale de La Paz a eu pour conséquence l'apparition d'une réelle ségrégation de la population urbaine.

Considérées de façon quelque peu schématique, les deux villes sœurs de La Paz et de El Alto constituent en effet deux mondes, deux sociétés urbaines aux caractéristiques tranchées, sinon opposées. La Paz est la ville riche, bourgeoise, où est apparu dans les années 70 un nombre étonnant d'immeubles d'une vingtaine d'étages (appelés les immeubles de la cocaïne) ; elle est la ville des Blancs et des Métis, celle des magasins, des restaurants et des hôtels de luxe. El Alto est la ville des pauvres, celle d'où descendent chaque matin des milliers de personnes à la recherche d'un travail pour la journée, celle d'où viennent aussi chaque matin les petits cirqueurs de chaussures, celle des immigrants Aymara de l'Altiplano, celle où s'installent les mineurs d'étain aujourd'hui privés de leur travail, les «*relocalizados*» dit-on faussement. Certes, dans la réalité des faits, l'opposition est moins tranchée : il existe sur El Alto de riches Aymara entrepreneurs de transports, comme il existe à La Paz, dans les quartiers périphériques, des zones de misère dépourvues de tout équipement de base où la nourriture de la famille est une préoccupation quotidienne. De même, tout le versant ouest de la cuvette pacénienne est occupé par des quartiers très populaires où l'habitat et l'équipement se dégradent à mesure que l'on s'élève vers le bord de l'Alto. Pourtant, grosso modo, la distinction d'ensemble est bien celle-là, celle d'une détérioration des conditions de vie et des ressources en fonction inverse de l'altitude et en fonction directe de la rudesse du climat : en bas, les quartiers riches qui s'étendent de plus en plus vers la zone sud, et en haut, sur les versants et sur l'Alto, les quartiers pauvres jusqu'à 4 000 mètres. La température moyenne annuelle de La Paz est de 11°2 C, mais on observe généralement dans la zone sud des températures supérieures de 2 à 3° à celles du centre, et celles-ci encore supérieures de 2 à 3° à celles de l'Alto.

Parler de deux villes jumelles est un euphémisme, mieux vaudrait parler d'une ville de plus de 1 million d'habitants totalement disloquée, et le point de vue selon lequel la création d'une municipalité autonome, mais sans ressources,

sur El Alto, ne fut pour La Paz qu'une façon élégante de se débarrasser d'un problème économique et social gênant, n'est pas dénué de fondements.

L'une des caractéristiques de la Bolivie était, jusqu'à ces dernières années, l'urbanisation relativement peu poussée de sa population, comparée à celle des autres pays d'Amérique du Sud : 47,7 % de citadins en 1985, quand le Pérou et le Brésil dépassent les 60 %, l'Argentine et le Chili les 80 %. En 1900, 17,9 % de la population étaient urbains, en 1950, 23,1 %, en 1976, 41,7 %, en 1980, 44,4 %, et en 1985, 47,7 %. Plusieurs raisons, et notamment l'importance démographique des campements miniers, expliquent cette évolution plus lente, mais la Bolivie est en passe de rattraper rapidement ce décalage : le taux de croissance de la population urbaine (4,3 % par an entre 1970 et 1980) est à présent l'un des plus élevés du continent, du même ordre que ceux du Mexique et du Brésil.

Or, il s'avère que le tiers des citadins boliviens est désormais concentré à La Paz, ce qui pose et posera de plus en plus à cette ville de sérieux problèmes d'aménagement, étant donné les conditions topographiques qui sont les siennes. A mesure qu'elle va s'étendre encore, La Paz ne pourra être qu'une ville éclatée. Cet éclatement s'est déjà produit avec l'urbanisation de El Alto et de la zone sud. Il se produira encore plus quand seront urbanisées les vallées voisines d'Achocalla et de Callapa, comme le prévoient les projets. L'une des tâches des urbanistes sera alors d'éviter que ces zones nouvelles ne deviennent, comme les précédentes, les banlieues réservées, en fait, à certaines catégories de citadins, ce qui renforcerait encore une ségrégation sociale déjà trop visible dans le paysage urbain de la capitale.

BIBLIOGRAPHIE

- ALBO, X. ; GREAVES, T et SANDOVAL, G., 1981. Chukiyawu, la cara aymara de La Paz. T. I : El paso a la ciudad. *Cuadernos de Investigación CIPCA* 20. (La Paz), 150 p.
- DELER, J.P., 1988. Barrios populares y organización del espacio de las metrópolis andinas, ensayo de modelización. *Bulletin de l'Institut Français d'Etudes d'Andines* (Lima), XVII (1), p. 239-250.
- DELPIROU, A. et LABROUSSE, A., 1986 - Coca Coka. Paris, Ed. La Découverte, 276 p.
- FRANQUEVILLE, A. et AGUILAR, G., 1988. El Alto de La Paz, migraciones y estrategias alimentarias. La Paz, INAN-ORSTOM, 163 p. (Traduction française, 158 p.).
- INCH, B., 1988. Desequilibrios regionales y crecimiento acelerado. La Paz, ILDIS, 108 p. (Estudios, Diagnóstico, Debate).
- Instituto Nacional de Estadísticas, 1986. Bolivia en cifras, 1985. La Paz M.P.C., 364 p.

Presencia, (La Paz), quotidien.

SANDOVAL, G., 1988. Investigación urbana en Bolivia. *In* : Investigación urbana en el area andina (47-62). Quito, CIUDAD-IFEA, 248 p.

SANDOVAL, G. et SOSTRES, M.F., 1989. La ciudad prometida. La Paz, SYSTEMA-ILDIS, 230 p.

SCHOOP, W., 1981. Ciudades bolivianas *In* : Enciclopedia boliviana. La Paz, Los Amigos del Libro, 257 p.



Photo 3 - Vue depuis El Alto, la ville de La Paz au fond de sa cuvette, dominée

La croissance démographique de Bogota au XXe siècle

Par Vincent GOUSET*

Résumé - La Colombie, depuis le début du XXe siècle, a connu un «éclatement» de sa croissance urbaine ; son réseau urbain actuel est apparemment équilibré avec des métropoles, des villes moyennes et de petites villes, malgré un net processus de métropolisation de la capitale Bogota. Cette croissance urbaine de Bogota a reposé à la fois sur une forte immigration, en déclin actuellement, et sur un mouvement naturel fort lié aux progrès des conditions d'hygiène ; mais elle ralentit par suite du vieillissement de la population.

Resumen - El crecimiento demográfico de Bogotá durante el siglo veinte. Desde principios del siglo veinte, Colombia experimentó un estallamiento de su expansión urbana. La red urbana actual se equilibra aparentemente con las metropolis, las ciudades medianas y pequeñas, a pesar de un proceso evidente de metropolización de la capital Bogotá. Este crecimiento urbano de Bogotá se apoyó a la vez sobre una inmigración fuerte, declinando actualmente, y sobre un movimiento natural, vinculado a los progresos de las condiciones de salubridad ; pero su ritmo se va disminuyendo a consecuencia del envejecimiento de la población.

Summary - Demographic Growth of Bogota During the Twentieth Century. Since the beginning of twentieth century, Columbia has experienced an «explosion» in its urban growth, but the present urban network is apparently well-balanced among the metropolises, cities of medium size and small towns, in spite of a distinct trend towards further urbanization of the Capital, Bogota. The urban growth of Bogota is due both to a strong natural movement linked to progress in hygiene conditions ; but the latter has been slowed down because of ageing of the population.

* Agrégé de géographie. Allocataire de recherches à l'Institut français d'Etudes Andines à Bogota. Cahiers d'Outre-Mer, 43, (171) juillet-septembre 1990

N° 171 - 43^e ANNÉE

JUILLET - SEPTEMBRE 1990

I.S.S.N. 0373-5834

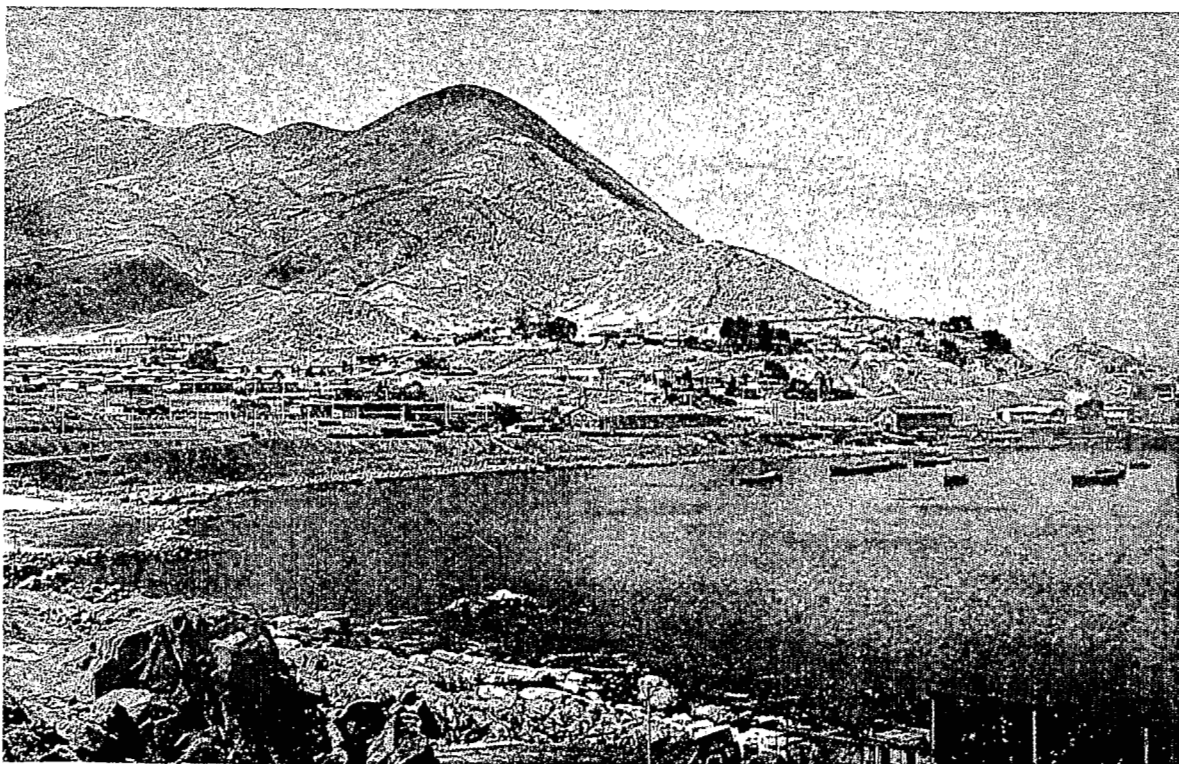
O.R.S.T.O.M. Fonds Documentaire

31.1.91 N° : 31243 ex 1

Cote : B 11

LES CAHIERS D'OUTRE-MER

BORDEAUX



REVUE DE GÉOGRAPHIE

Publiée avec le concours du Centre National de la Recherche Scientifique